Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración
S/C

Versión Taquigráfica N° 1906 de 2013

DERECHO MARÍTIMO

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 29 de octubre de 2013

(Sin corregir)

PRESIDEN: Señores Representantes Gustavo Borsari Brenna, Presidente y José Bayardi, (ad hoc).

MIEMBROS: Señores Representantes Fitzgerald Cantero Piali, Gustavo Cersósimo, Pablo Díaz Angüilla, Felipe Michelini, Sandra Lazo, Jorge Orrico y Daisy Tourné.

INVITADOS: Por la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, doctores Fernando Aguirre Ramírez y Alejandro Sciarra, Capitán de Navío Alejandro Laborde y escribano Guillermo Bonifacino.

SEÑOR SECRETARIO.- Al no estar presentes el Presidente ni el Vicepresidente de la Comisión, corresponde elegir Presidente ad hoc.

SEÑOR MICHELINI.- Propongo al señor Diputado Bayardi.

SEÑOR SECRETARIO.- Se va a votar.

(Se vota)

——Cinco en seis: AFIRMATIVA.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Bayardi)

SEÑOR PRESIDENTE ad hoc (Bayardi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

(Ingresa a Sala la delegación de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo)

——En calidad de Presidente ad hoc, doy la bienvenida a una delegación de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo integrada por los doctores Fernando Aguirre y Alejandro Sciarra, el Capitán de Navío Alejandro Laborde y el escribano Guillermo Bonifacino. Esta delegación solicitó audiencia a la Comisión para exponer sobre un anteproyecto de ley, para lo cual les cedemos la palabra.

SEÑOR AGUIRRE.- Agradezco que nos reciban.

Quisiera historiar cómo se llegó a este anteproyecto de ley.

Nuestro derecho marítimo es obsoleto; se rige bajo un Código del siglo XIX. Todos los que trabajan en derecho marítimo aspiran a actualizarlo. Esa aspiración siempre chocó con la dificultad de redactar una ley, por ejemplo, de seiscientos treinta artículos, como tiene Argentina, o un nuevo Código de Derecho Marítimo, como tiene Chile. Es muy difícil consensuar una obra tan enorme, porque hay que poner de acuerdo a gente que tiene derechos muy legítimos, pero encontrados.

Hace unos años, el Capitán Alejandro Laborde -quien nos acompaña-, en su momento Presidente de la Asociación, tuvo el mérito de perseguir a los abogados hasta que nos obligó a sentarnos a una mesa y ponernos de acuerdo. Nos dijo que había temas a los que ninguno renunciaría o en los que no nos pondríamos de acuerdo, pero que se podían consensuar seis o siete aspectos y que era necesario para actualizar la legislación de derecho marítimo. Era cuestión de sentarnos y elaborar una redacción. Durante casi un año, nos reunimos abogados de todos los sectores, representantes gremiales, de la Asociación Uruguaya de Empresas Aseguradoras, de asociaciones de peritos, tratando de consensuar los problemas imperiosos a solucionar para la obsolescencia del Código, que es de la época de la navegación a vela y no se puede aplicar en algunas realidades actuales, y viendo en qué cosas estábamos de acuerdo.

El resultado es este anteproyecto, que tiene siete artículos relativos a: inspección de la carga; peritos navales; prescripción, fianza y contracautela en los arrestos de buques; problemas registrales, de bandera y remate judicial de barcos; abandono liberatorio y derecho internacional privado. Los artículos son largos, pero es el mínimo en lo que nos pusimos de acuerdo. Obviamente, algunos sectores quisieran más, pero nadie deja de lado ninguna bandera ni aspiración, En esto estamos todos de acuerdo y sería fácil de llevar adelante, sin necesidad de que haya una polémica, gente enfrentada, en desacuerdo, o que quiera ir en contra.

El doctor Sciarra -quien comenzará a explicar el primer artículo- trae cartas de apoyo de diferentes instituciones del quehacer marítimo, de los seguros y de los peritos.

Cuando se produjo la crisis por embargos abusivos a los pesqueros nosotros dijimos que la solución estaba en este proyecto. Un artículo se transformó en ley y se solucionó el problema. Hay algún tema que quedó pendiente, del cual voy a hablar ahora. En ocasión de discutir la ley de embargos de buques, cuando la Prefectura Nacional Naval vino a la Comisión, el escribano Guillermo Bonifacino, en ese momento Director de Registro de Naves -actualmente, jubilado-, propuso una serie de normas para solucionar algunos aspectos específicos cuando se produce un remate judicial de buques. Incorporamos esas normas al proyecto -también había consenso en ese tema- y pedimos al escribano Bonifacino que concurriera a la Comisión y las explicara.

SEÑOR SCIARRA.- No voy a repetir los agradecimientos, simplemente me remito a lo expresado por el doctor Aguirre.

La primera disposición se refiere a la inspección de las cargas. Se trata de uno de los temas que a lo largo de los litigios tuvo mucha discusión, fundamentalmente con base en dos disposiciones del Código de Comercio que establecían que cuando una carga estaba observada debía realizarse una inspección judicial dentro del plazo de veinticuatro o cuarenta y ocho horas.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Borsari Brenna)

——Todos los que trabajamos en la actividad judicial sabemos que una inspección de ese tipo es muy difícil e incluso imposible que se pueda realizar en ese plazo.

A lo largo de los años se ha discutido sobre la vigencia de estas disposiciones y logramos este consenso para solucionar dos puntos que entendemos que son esenciales. Uno es que esta disposición regula el efecto de observaciones en los recibos y regímenes de protestas obligatorias, y lo adapta a las convenciones internacionales que, si bien Uruguay no ha ratificado, son utilizadas a nivel universal. El otro es que establece y pone en práctica la inspección conjunta de la mercadería. O sea que cuando una mercadería llega con algún tipo de observación, ya sea por faltante o avería, las partes tienen la carga de concurrir a realizar una

verificación en forma conjunta con el seguro de la carga -en el caso que haya-, con el seguro del transportista y con el de todas los participantes en el evento, de tal manera de que cada uno tenga la oportunidad de hacer sus observaciones. En nuestra opinión, esto va a evitar juicios, porque muchos temas se van a solucionar en esa instancia ya que la responsabilidad va a aparecer en forma clara, evitando las discusiones después que el contenedor haya seguido su camino, se haya perdido la mercadería y solamente se cuente con la inspección unilateral de quien reclama, que en la mayoría de los casos es la compañía de seguros.

(Diálogos)

SEÑOR BAYARDI.- En cuanto al primer artículo, si no entendí mal, la idea es llegar a la inspección de carga a los efectos de evitar reclamos posteriores por parte de alguna de las partes implicadas, ya sea el que recibe la mercadería, la aseguradora, etcétera. ¿Ese es el objetivo?

SEÑOR SCIARRA.- Más que evitar el reclamo, se trata de que todas las partes tengan la misma oportunidad de verificar el estado y las posibles causas de la faltante o avería. Actualmente, las cargas averiadas siguen su camino sin conocimiento del transportista marítimo efectivo, que toma conocimiento de la avería cuando llega informalmente el reclamo. Cuando llega un reclamo a través de una protesta de la compañía de seguros o del consignatario es probable que el contenedor haya seguido su camino y la mercadería haya ingresado a los depósitos del consignatario. Entonces, ya se perdió la oportunidad de analizar el elemento probatorio de las causas por parte de los peritos que representan los distintos intereses. Con esta disposición se busca que cada uno tenga la posibilidad de investigar la causa del siniestro.

SEÑOR AGUIRRE.- Actualmente, hay inspecciones un poco anárquicas por parte de alguno de los involucrados y cuando se hace el reclamo judicial se dice: "Usted no hizo la inspección judicial dentro de las veinticuatro horas". Esto ocasiona un incidente sobre si se provoca caducidad del reclamo o no. Existe unanimidad en la jurisprudencia en cuanto a que esa inspección es imposible, por lo tanto no se exige, y hay distintos argumentos para decir que se encuentra tácitamente derogada. No obstante, se provoca un incidente, que a veces implica un juicio de un año. Por eso planteamos organizarnos para realizar una inspección conjunta de la carga, como ocurre en Argentina desde el año 1973, cuando se aprobó la ley de navegación de ese país. Se llama a todas las partes a través de telegrama, nota o correo electrónico, se juntan y van a ver si el contenedor está abierto o no, si están los precintos o no, y se levanta un acta. Puede ser que alguien no vaya, pero se les avisa a todos, y el acta sirve de prueba, sin necesidad de realizar una inspección judicial.

SEÑOR BAYARDI.- Como se comprenderá, esta parte del derecho implica un nivel de especificidad muy concreto y quienes más la manejan son los que están en la operativa cotidiana, más allá de los asesoramientos.

Lo que plantea esta disposición es que el recibo de la mercadería por parte del consignatario sin observaciones hace presuponer que fue bien entregada y punto. Luego, se plantean las excepciones de la presunción.

SEÑOR SCIARRA.- Hay una presunción inicial y después se plantean las excepciones.

SEÑOR BAYARDI.- Todos sabemos que en las primeras cuarenta y ocho horas es imposible que se proceda a la inspección judicial. Entonces, lo que ustedes proponen son procedimientos que eviten que, si no se cumple con estos pasos, se planteen litigios que, como dice el doctor Aguirre, pueden llevar mucho tiempo y tener costos. Según entienden, en los puntos en los que no procede esa presunción están contemplados todos los derechos de las distintas partes.

(Interrupción del doctor Sciarra)

——Se lo estoy preguntando porque no sé cuáles son las partes.

SEÑOR AGUIRRE.- Las dos partes en litigio generalmente somos el doctor Sciarra y yo.

SEÑOR BAYARDI.- Entonces, se entiende que en el anteproyecto están contenidos los derechos de todas las partes que pueden estar implicadas en la entrega de la cosa y en el no reclamo posterior.

SEÑOR SCIARRA.- Esa es precisamente la idea: evitar esos planteos y, además, que lleguen a la vía judicial muchos de estos reclamos que podrían ser solucionados en ese momento, cuando las responsabilidades son muy claras. Eso es algo que se resuelve con informes de los peritos a sus clientes, en los que establecen lo que observaron. Es probable que en esa instancia ya se llegue a una solución del problema, ya sea mediante un reconocimiento de responsabilidad o de una negociación. O sea que no solo evitamos juicios por un incidente que se plantea, sino que también evitamos que llegue esa instancia de juicios.

SEÑOR BAYARDI.- En el punto 1.6, en el que plantean las excepciones, establecen que "La fecha y hora de la revisación deberá notificarse a los interesados con una antelación razonable […]". En el derecho, el fundamento de la razonabilidad es relativamente complicado. Entonces, ya que estamos tratando de evitar cualquier tipo de apelación posterior, me gustaría saber qué se entiende como razonable para los operadores.

SEÑOR AGUIRRE.- Entiendo totalmente lo que plantea. Un colega argentino me dijo: "Los romanos creían muy razonable la esclavitud".

(Hilaridad)

——El tema fue así: el proyecto original decía "dentro de las veinticuatro horas", para que se actuara antes de que se pudiera modificar algo. Pero uno de los peritos que habitualmente actúan en esto señaló que no se le podía avisar en veinticuatro horas si la inspección debía realizarse, por ejemplo, en la Zona Franca de Rivera, adonde llegó al camión un contenedor con los precintos violados y hay que ir a verlo. O sea que tuvimos que poner el término "razonable" porque si poníamos una semana, iban a tardar ese tiempo en ver cosas que están en el Portón Maciel del Puerto de Montevideo y habría ir a ver en el momento, con la urgencia y sacar fotos. Si poníamos veinticuatro horas, había cosas que estaban en otro lugar y llegar a ellas implicaba recorrer un gran tramo por tierra, porque estaban en alguna zona franca del interior, y era imposible hacerlo en esas horas. Quiere decir que no tuvimos más remedio que poner que sea una antelación razonable, porque no hay forma de prever todas las circunstancias de hecho y las variaciones que pueden darse en la realidad con respecto al tiempo que puede llevar una inspección y la distancia a la que puede estar el buque o el transporte que sea.

SEÑOR ORRICO.- Es un placer recibir a los amigos de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, que nos vienen a asesorar en esta materia, que es muy difícil y muy especial.

Yo voy a defender el término "razonable". Por lo general, esto no se hace cuando hay visitas, pero quiero decir que, cuando se trata de un plazo, este siempre es razonable con relación a determinadas circunstancias, tal como acaba de explicar el doctor Aguirre. No es razonable que estén quince días para ir a revisar algo que está en el Puerto de Montevideo. Sí es razonable que estén dos o tres días para ir a Rivera. De eso se trata.

Por lo tanto, me parece que no hay que tenerle miedo al término "razonable", que se emplea en muchas ramas del derecho. Incluso, antes de que entrara la visita hablábamos del Pacto de San José de Costa Rica, que alude a "términos razonables" para que el individuo sea juzgado. De manera que el término existe y, en general, se aplica con razonabilidad.

(Hilaridad)

SEÑOR AGUIRRE.- El siguiente tema refiere a peritos navales, comisarios de averías, "surveyors" e inspectores; está contenido en el artículo 2º del anteproyecto.

El comercio marítimo es el mundo de los peritajes, los "surveyors" y las inspecciones. Si llega un buque a cargar fosfatos a un puerto egipcio, se puede contratar a la sociedad SGS internacional para que mida exactamente cuántas toneladas de amonio tiene, cuál es su calidad, si es de la categoría 1, 2 o 3, y si en una bodega se carga fosfato de amonio y en la otra, alguna roca de sulfuro. De todo esto se hace un certificado.

Cuando el buque llega a Uruguay, baja una parte de la mercadería en Montevideo y otra, en Nueva Palmira. En esta instancia, la misma sociedad de inspección de empresa u otra debe hacer un certificado extenso y preciso acerca de qué se bajó, cuántos kilos, si era sulfuro, si estaba o no húmedo y qué grado de humedad tenía. Al margen, aclaro que a veces debe tener humedad, pero también ocurre que el producto esté mojado porque entró una ola. Incluso, se determina si la humedad era de agua dulce o de agua salada.

Estos peritajes son imprescindibles; son cosa de todos los días. Una póliza de seguros dice que se asegura la mercadería en el contenedor, pero debe tener una inspección que certifique qué pusieron adentro antes de cerrarlo. Esa inspección debe ser realizada por una sociedad independiente. Entonces, se contrata a alguna de estas sociedades, que dependen del Lloyd, del Bureau Veritas o de otra organización, para que vaya, inspeccione, saque fotos e informe, por ejemplo, que el contenedor se llenó con treinta y cinco cajas de televisores, en buen estado. Luego de que el contenedor se cierra, se sacan fotos del precinto y se hace un informe. Si después el contenedor llega en las mismas condiciones en las que salió, no hay problema. Si falta algo, nos volvemos locos tratando de averiguar dónde se lo robaron. Pero tenemos la inspección hecha. Si no fuera así, cuando llega un contenedor con algún faltante, el responsable del barco puede decir: "Yo recibí el contenedor así, y acá está. No sé lo que tenía adentro".

Para el seguro también es necesaria la inspección, porque de lo contrario no sabe si le corresponde pagar, si lo que falta fue robado o es producto de una estafa de origen. Es imprescindible que se haya hecho la inspección.

Puede ocurrir también que un contenedor caiga al agua o que se desprenda de la grúa cuando lo estaban bajando y se rompa todo. En ese caso, se debe proceder como cuando uno choca con el auto: hay que llamar a la emergencia del seguro, cuyos empleados llegan en un autito y sacan fotos. Del mismo modo, cuando ocurre algo con un contenedor hay que llamar a la compañía de seguros, que tienen servicio durante las veinticuatro horas. Cuando los empleados de la compañía de seguro llegan al lugar, sacan fotos y hacen todo lo demás que corresponde.

Es necesario que este tipo de peritos declaren después en el juicio. Incluso puede ocurrir que, por la complejidad del tema, sea bueno llamar a un perito experto. Pero en este punto nos encontramos con jueces sensatos y con otros con los que chocamos, precisamente por lo que el señor Diputado Orrico decía acerca de la razonabilidad. Nuestro Código no prevé la participación del perito experto. A veces, uno trae a un experto internacional y lo oyen, aunque no sea un perito judicial. Pero la cuestión es que no se puede pedir un perito judicial para ver cómo estaba el contenedor que pararon porque la balanza del Portón Maciel reveló que faltaba peso, porque eso se tiene que resolver en seis horas, no en veinticuatro. ¡Si pido un perito judicial tengo el Portón Maciel trancado durante un mes! Es como si dejara autos chocados en 18 de Julio y Río Negro durante veinte días, hasta que llegue el perito judicial. No se puede pedir un perito judicial en esos casos.

Recuerdo que en un juicio por una mercadería que se descongeló. El doctor Sciarra trajo a un perito extranjero, especializado en contenedores refrigerados. Obviamente, no era un perito judicial, el Juez solo iba a oírlo y a evaluar de acuerdo con las reglas de la sana crítica; de nuevo estamos ante el tema de la razonabilidad. Pero el Juez dijo: "El Código no prevé el perito experto". Por eso no lo dejó declarar y lo echó.

También nos pasó lo contrario. Luego de un naufragio, traje a un perito inglés que había estudiado el naufragio en la costa de Brasil. El perito extendió algunas cartas náuticas en la mesa del Juez y estuvimos desde las nueve hasta las tres escuchando una clase de cómo había sido aquel naufragio. Todos, cada uno con sus asesores y sus peritos, repreguntamos. Fue muy ilustrativo. Si el Juez hubiera seguido el otro criterio, el perito no hubiera podido declarar. O sea Esto es específico para evitarnos tonterías e irrazonabilidad de literalismo jurídico, por aquello de que el Código no lo prevé. Es bueno aclarar que en materia marítima los peritos actúan todo el tiempo: cuando sale la carga y cuando llega. Inclusive, hasta cuando no pasa nada hay informes de los peritos; mucho más cuando ocurre un accidente o presunción de robo. Entonces, no queremos tener dificultades para presentar estos elementos en los juicios.

SEÑOR SCIARRA.- Simplemente, quiero hacer un agregado.

Creo que en el Uruguay de hoy es mucho más importante esta disposición, teniendo en cuenta que está saliendo mucha mercadería a granel. Uno de los grandes problemas que se plantea en la actividad granelera

es que el buque tiene que ser inspeccionado antes de ser cargado, a fin de asegurarse de que las bodegas estén habilitadas -limpias, secas, etcétera- para recibir ese tipo de mercadería. Para eso, el cargador, los armadores y los transportistas contratan sus peritos para realizar esa tarea y certificar ese trabajo. ¿Por qué? Porque el que compró la mercadería va a exigir un certificado de un perito para liberar su pago. Ahora, para alguien que está exportando desde Uruguay una gran cantidad de soja, de madera o de cualquier otro producto, ese certificado es válido, pero probablemente no lo sea para un Juez. Muchas de estas exportaciones se discuten después acá cuando hay faltantes o averías. Entonces, es importante que tenga validez como un medio probatorio, que será valorado -tal como establece el artículo 2.2- según las reglas de la sana crítica.

A continuación, me referiré al artículo 3º y a los plazos de prescripción.

En lo que respecta al transporte, el artículo 1022 del Código de Comercio establece una prescripción de un año. Si leemos los artículos siguientes, veremos que a ese plazo de prescripción nuestra jurisprudencia lo denomina presuntiva. Quiere decir que no ha sido aceptada por nuestra jurisprudencia, aunque no unánimemente, pero sí en un 99,9%. Por tanto, este plazo de prescripción no corre en los reclamos normales de transporte.

Luego hay otra disposición que establece un plazo de veinte años para la prescripción de obligaciones de contratos comerciales. Actualmente, en el transporte marítimo, en toda operación de comercio exterior, veinte años es una irrealidad. Pongo como ejemplo un caso presentado por quien tengo a mi derecha, que me inició un reclamo de diez años de antigüedad, y mi cliente no tenía ni un documento, ni una referencia e, inclusive, una empresa no existía más.

Creo que en esta época, en que las comunicaciones son prácticamente instantáneas, hablar de un plazo de prescripción de veinte años en el transporte es un despropósito. Además, los armadores y los seguros de transporte marítimo nos miran con gran asombro, porque para ellos esos tiempos no existen en su negocio.

Voy a contar una anécdota del Capitán Laborde. Una vez entró a un P&I, a un seguro de buques, y se encontró con un mapamundi. Había una especie de semáforo rojo enorme que indicaba: "Prescripción: veinte años", y una flechita que apuntaba al Uruguay. Realmente es inexplicable ese plazo y es muy difícil hacer entender a un armador que debe guardar sus documentos por si a alguien se le ocurre -como al doctor Aguirre hace muy poquito- plantear un reclamo de diez años de antigüedad, en una época en la que el comercio exterior se maneja con documentación electrónica.

(Diálogos)

——Estuvimos manejando distintos plazos, un año o dos años, de acuerdo con convenios internacionales, y resolvimos de común acuerdo llevar el plazo para prescripciones a dos años.

SEÑOR ORRICO.- Dialogando con el Diputado Michelini nos preguntábamos qué pasaría con los juicios ya empezados. ¿Cómo los solucionaríamos? ¿No sería conveniente solucionarlos expresamente? ¿Cuándo empezaríamos a aplicar esto? Quizás lo tienen previsto, pero en todo caso quisiéramos una aclaración.

SEÑOR AGUIRRE.- Es cierto lo que se ha expresado. Mi cliente era el Banco de Seguros del Estado. Se hundió un barco con un contenedor lleno de cuero, y se perdió toda la mercadería. En esa oportunidad, el Banco de Seguros del Estado pagó US$ 80.000. Había un procedimiento de liquidación de avería gruesa, que a veces demora años. Alguien dijo: "Guarden este expediente hasta que termine la liquidación de la avería gruesa". Esta tardó cinco años y nunca se enteraron. Hacía cinco años que estaba en un ropero, y cinco años después, cuando cambió el Gerente dijo: "¿Y esto que es? Ah, acá pagamos US$ 80.000". Me lo mandaron a mí y me dijeron: "Reclame esto". No le puedo decir: "No quiero reclamarlo". Tiene toda la razón del mundo el Banco de Seguros del Estado en reclamar los US$ 80.000 que pagó, porque el contenedor se perdió. Pero también tiene razón el doctor Sciarra, cuando uno va al exterior y le dicen: "Me están reclamando de un naufragio en Rotterdam del año 2003", lo miran como si estuviera loco.

Un año, tal cual establecía el Código de Comercio, era muy poco. La jurisprudencia inventó que eran presuntivas, así que no extingue el crédito; solo invierte la carga de la prueba. Esto no funciona. Veinte años

es demasiado. En todas las convenciones modernas -las reglas de Hamburgo, de Rotterdam para transporte marítimo y la Convención de Montreal para transporte aéreo, que está ratificada por Uruguay- establecen dos años. Dos años es un plazo más que prudente. Creemos que con eso estaría cubierto.

En cuanto a los juicios en trámite, entiendo que esto no se aplicaría. La prescripción no es procesal; la prescripción es de fondo. Y si es de fondo no se aplica a los casos en trámite, a diferencia de, las normas procesales que entran en vigencia de inmediato. Nosotros no tenemos problema si quieren establecer expresamente que no se aplica a los juicios en trámite. Creímos innecesario aclararlo, porque la regla sobre prescripción empezará a regir el día en que se aprueba la ley. Hasta ese día corre el régimen anterior; después comienza a regir el siguiente. Eso es lo que entendimos y por eso no lo aclaramos. No obstante, no tenemos inconveniente en que se aclare.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quizás se podría aclarar. La Comisión lo estudiará.

SEÑOR SCIARRA.- Como recordarán, en el anteproyecto original de la ley se hacía mención al embargo de buques. La Comisión que se armó para la redacción de este proyecto entendió conveniente validar, dentro de nuestro sistema, las garantías y las contracautelas para liberar a los buques que emiten seguros, lo que a nivel internacional es muy común con la sola emisión de una carta de garantía por parte de lo que se conoce como P&I. Incluimos esa disposición para que existiera un buen equilibrio y facilitar el arresto de buques, que en realidad es el gran problema, y no tanto el embargo. Lamentablemente, cuando se sacó el capítulo de embargos y arrestos del anteproyecto y se aprobó la Ley 18.803 no se incluyó, esta disposición que era la otra pata del arresto. Quiere decir que si yo recibo un arresto, necesito liberar rápidamente el buque, porque el gran daño es ese. Por eso arresto un buque. Si es de bandera nacional, me basta con embargarlo, y no tengo por qué arrestarlo. Inclusive, a los buques pesqueros no los puedo arrestar, salvo fundamentos especiales. El embargo de un buque pesquero no significa arresto. En los otros casos lo que se busca es el arresto para detenerlo acá. Lo que se veía como equilibrado para facilitar la rapidez de la liberación era el sistema de cartas de garantía emitidas por los Clubes de Protección e Indemnización, institución más antigua que nuestro país y que funciona prácticamente desde que existen los barcos. El Capitán Laborde hablará sobre ellos porque representa a varios de estos Clubes de Protección e Indemnización; está más capacitado para comentarnos acerca de los muy desconocidos, en nuestro país, P&I.

SEÑOR LABORDE.- Antes de hablar de las fianzas que proveen estas asociaciones, quiero hacer una breve introducción acerca de quiénes son los P&I. Si bien configuran un actor importante a nivel de la actividad marítima, muy conocido por quienes se desempeñan en ese ámbito, no lo son tanto fuera de este. Tanto es así que muchas veces, en otras áreas, hemos planteado la intervención de estos seguros y surge cierta sorpresa porque no son conocidos.

El origen y fundación de estas asociaciones denominadas clubes de Pandi -acrónimo inglés que significa Protección e Indemnización- se deben a una tradición inglesa; los armadores se reunían en tabernas, en clubes a orillas del Río Támesis.

Se trata de asociaciones de armadores sin fines de lucro -son mutuas; cooperativas, si las asimilamos a nuestro sistema-; de hecho, los seguros que proveen se denominan seguros mutuales para diferenciarlos de los comerciales que brindan las aseguradoras comunes.

Básicamente, estas asociaciones están radicadas en Inglaterra, Noruega, EEUU, Japón, China y Corea. Si bien es cierto que, como decía el doctor Sciarra, prácticamente se acompasan a los orígenes de la navegación, tal como funcionan en la actualidad aproximadamente tienen ciento sesenta años de vida; la primera surgió en 1850.

Tienen una red de corresponsales alrededor del mundo; la empresa para la que trabajo es uno de estos corresponsales o representantes que existen en cada uno de los puertos del mundo, ofreciéndoles a sus asociados una serie de servicios. Uno de estos servicios es las cartas de garantía, motivo relacionado con el artículo de este anteproyecto. Entonces, cuando se produce el arresto de un buque o un embargo que pueda dar lugar a un arresto, el Club ofrece una fianza bajo la forma de una carta de garantía que emite la propia Asociación de Armadores, sin la intervención de un banco, de una institución financiera o de otro tipo de

seguros. Se otorga un aval que expresa que para liberar el arresto o posible arresto del buque se compromete a pagar lo que resulte de un acuerdo entre las partes o de una sentencia judicial. Esto es lo que se expresa en el formato de estas cartas de garantías que tienen una serie de ventajas sobre las garantías corrientes que se pueden manejar a nivel judicial, como el depósito en efectivo o una garantía bancaria. Obviamente, el depósito en efectivo tiene un costo importante, más todas las cuestiones asociadas a la transferencia de dinero al exterior. Las garantías bancarias son largas de obtener, costosas, tienen plazos de finalización, siendo este muchas veces motivo de rechazo. De acuerdo a disposiciones del Banco Central del Uruguay, en cada garantía que otorgan los bancos tienen que establecer un plazo de terminación, pero muchas veces este es más corto que lo que puede durar un juicio. Entonces, esa garantía se rechaza.

En cambio, las cartas de garantía otorgadas por estos Clubes no tienen término, se emiten por un plazo indefinido hasta que se llegue a un acuerdo o cuando recaiga una sentencia judicial. Además, están reconocidas a nivel internacional; países como México, Chile y Uruguay las tienen incorporadas a su legislación. El 23 de noviembre de 2012, Uruguay aprobó la Ley Nº 19.012, que modifica la ley de contaminación. Entre otras cosas, el artículo 7º modifica el artículo 12 de la Ley Nº 16.688 que dice: "Artículo 12 (Garantías). El Comando General de la Armada, a través de la Prefectura Nacional Naval, exigirá garantía del pago de la multa o del servicio de limpieza de aguas a los presuntos responsables. La misma podrá constituirse por: A- Garantía real, B- Mediante fianza o aval de la empresa aseguradora, bancaria o club de protección e indemnización, en tanto este sea miembro de la Asociación Internacional de Clubes de Protección e Indemnización, a juicio suficiente del Comando General de la Armada y siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos en los Reglamentos respectivos". Y luego, sigue refiriéndose a otras garantías.

Quiere decir que Uruguay, ante un tema muy sensible que implica costos muy importantes -no solamente están los de limpieza sino también los de reparación del medioambiente-, acepta que estas asociaciones otorguen, contra los reclamos que el Estado tenga contra un armador, la emisión de cartas de garantía. Es una referencia importante al momento de considerar la inclusión de estas cartas de garantías en el anteproyecto en consideración.

SEÑOR MICHELINI.- En primer lugar, quiero agradecer la presencia de quienes nos visitan por su ilustración sobre este proyecto, en el sentido de avanzar, facilitar y permitir que Uruguay se modernice en estos aspectos.

La única duda que tengo sobre las garantías es de redacción y no de concepto. Tal vez, la redacción es demasiado rígida al congelar este tema a una institución internacional -imagino que será no gubernamental- con el privilegio de esa capacidad de ser fiadora. Me pregunto qué pasaría con la aplicación estricta de la ley si este grupo internacional de Clubes de Protección e Indemnización desapareciera o se dividiera. Asimismo, ¿qué ocurriría si a nivel regional quisiera armarse una estructura con el mismo fin? Me parece que si la norma dijera que corresponde a determinada institución que garantice la membresía de la empresa y que la Suprema Corte de Justicia informe anualmente cuáles son esas instituciones, se cumpliría con el mismo fin, porque en caso de un cambio institucional no habría que modificar la ley.

Por otro lado, ¿qué naturaleza jurídica tiene este grupo que obviamente cumple fines mercantiles?

Quisiera saber si una redacción de ese estilo cumpliría igualmente con los objetivos de los promotores de este proyecto.

SEÑOR AGUIRRE.- Agradezco la pregunta del señor Diputado Michelini; nosotros también tuvimos esa preocupación. Por eso, el artículo 4.4 dice: "La Suprema Corte de Justicia informará periódicamente a los tribunales: a) La lista de Compañías de Seguros autorizadas a operar en el país, elaborada según información que requerirá al Banco Central del Uruguay por intermedio de la Superintendencia respectiva" -porque las compañías de seguros autorizadas a actuar en el país también pueden variar, y si una cierra y saca la garantía, tiene que salir de la lista- "b) La lista de Clubes de Protección e Indemnización que sean miembros del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización, la cual se elaborará previa consulta de la Autoridad Marítima" -o sea, la Prefectura Nacional Naval- "y las organizaciones no gubernamentales más representativas en la materia". Que se hiciera con consulta a la autoridad marítima fue uno de los pedidos de la Prefectura cuando se trató la ley sobre embargos. Pusimos "periódicamente", pero podría decir "anualmente"; la

idea es que no sea una lista congelada, sino que sea revisada cada vez que haya una variación. Porque, además, los que integran este Grupo Internacional son solo los clubes más importantes y con mayor solvencia, con auditorías muy serias y graves que aseguran su solvencia. Es decir que entrar ahí es difícil y si a alguno le sacan la categoría, sale, y hay que avisar que la lista varió. Eso lo vamos a avisar inmediatamente los mismos abogados que estamos ocupados de esto. Yo soy abogado de aseguradores de carga, del Banco de Seguros y de compañías privadas; o sea que me interesa que no me vayan a dar una garantía de una compañía insolvente y me levanten un embargo. Tengo cuarenta años de ejercicio de la profesión y nunca me pasó que no me pagaran una carta de garantía de un P&I Club. El Capitán mencionó la Ley Nº 19.012, de diciembre de 2012: el Estado admite la garantía de los Clubes de Protección Internacional que sean miembros de la Asociación Internacional de Clubes para los daños ecológicos, medioambientales, como, por ejemplo, un derrame de petróleo, que puede valer US$ 1.000:000.000. No sé cuánto costó la limpieza del San Jorge, aquí, frente a la costa de Punta del Este, pero estoy seguro de que muchos cientos de millones de dólares, y la pagó el club del barco. O sea, si el Estado admite que los Clubes de Protección e Indemnización le sirven de garantía suficiente para un caso de derrame de petróleo o de daño ambiental, creo que por un reclamo por daños a un contenedor o falta de mercadería -que en promedio son US$ 40.000 o US$ 50.000-, con la garantía del club estoy totalmente tranquilo, y con la de una compañía de seguros autorizada en el país, más todavía.

Obviamente, pusimos que "La Suprema Corte de Justicia informará periódicamente" porque todos tenemos el mayor interés en que cualquier variación que haya en la lista se comunique de inmediato a los Jueces.

SEÑOR MICHELINI.- Inclusive, en la documentación que la visita aporta se señala que la ley indica mal la institución, porque habla de Asociación, cuando en realidad es Grupo Internacional. Entonces, si vamos a legislar de forma idéntica a lo que se hizo, no avanzaríamos.

Estoy de acuerdo con la idea; me pregunto si es sabio cerrar ya este Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización o si no habría una fórmula que cumpliera el mismo sentido, que en definitiva es que esas cartas de garantía de esta modalidad de Clubes de Protección e Indemnización se paguen, dado que lo que se busca es que sean aceptadas como fianza suficiente.

Es una observación muy puntillosa, pero quería explicitarla en Sala.

SEÑOR AGUIRRE.- En nuestro proyecto original -posiblemente el que ustedes vieron cuando se trató la ley sobre embargos y sacaron el artículo- se hablaba solamente de Clubes de Protección e Indemnización, previa consulta a la autoridad marítima. Después nos pusimos a investigar derecho comparado y nos encontramos con que México había aprobado una norma exactamente igual que se refería a Clubes de Protección e Indemnización, miembros del Grupo Internacional. Posteriormente, Uruguay aprobó esta norma sobre daño ecológico que habla de miembros de la Asociación Internacional; está mal el nombre, es cierto. Nosotros agregamos "miembros del Grupo Internacional" porque nos pareció que daba más garantías. Hay más clubes, pero para entrar al Grupo Internacional hay requisitos de auditoría muy severos y de solvencia, y muy pocos lo pueden hacer. Por lo tanto, yo preferiría que siguiera diciendo "Clubes miembros del Grupo Internacional". Puede decir "Clubes de Protección e Indemnización" y que después la Corte, con asesoramiento de la autoridad marítima resuelva; no me opongo a ello, pero nos pareció más serio agregar lo que dice la Ley Nº 19.012, o sea, los que sean miembros de la Asociación o del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización.

SEÑOR BAYARDI.- Recuerdo que cuando discutimos en la anterior oportunidad el tema de los embargos y de la garantía -creo que fue en 2011-, eran créditos laborales y había resistencia por parte de los trabajadores o cierto grado de "desconfianza" -entre comillas- en que se admitiera la cobertura de los créditos laborales por los Pandi. Esto fue lo que llevó a que tuviéramos que buscar otras alternativas. En este caso, estaríamos hablando de las garantías de que se dotan las contrapartes -los armadores y los despachantes de las cargas- a los efectos del cobro, una vez que hubiera acuerdo o sentencia.

De todos modos, este es un capítulo sobre el que la Comisión tendrá que hacer otras consultas y tener otros intercambios para llegar a alguna conclusión respecto a lo que aquí se pretende, que es dar garantía de que se terminará cobrando una vez que haya acuerdo o juicio.

SEÑOR SCIARRA.- El seguro de los Clubes de Protección e Indemnización no cubre los reclamos laborales. Sí cubre los accidentes ocurridos durante el trabajo, pero el reclamo salarial, el reclamo laboral común, no está cubierto por los P&I.

SEÑOR BAYARDI.- A eso me refería: las observaciones que estuvieron en cuestión fueron que los Pandi cubrieran los créditos laborales. Una vez que llegamos a la conclusión de que no los cubrían -como dijo el doctor Sciarra-, hubo que buscar una alternativa. Pero lo que traje a consideración es que lo que estuvo en discusión en 2011, cuando vimos estos temas, fue precisamente esta parte. La Comisión deberá ir más a fondo en este análisis para abrir sus propias valoraciones sobre los contenidos. Está claro el fundamento expuesto en el anteproyecto; después veremos, con los intercambios que se hagan, cómo deriva el resultado final del artículo.

SEÑOR AGUIRRE.- Respecto a esto, me parece que los abogados laboralistas tuvieron un problema que no existía. Como no eran maritimistas y no conocían la realidad del comercio marítimo, se asustaron con que "¡Quién sabe qué será esto del Club! Me va a dar una garantía del pago en juicio, y ¿cómo lo cobro?". No le va a dar una garantía de un pago de un juicio de un crédito laboral; en ese caso, el armador deberá conseguir una garantía bancaria o depositar el dinero. ¿Qué dice al final la Ley Nº 18.803, sobre embargos? Que depositado el dinero por el monto del reclamo más un 10% se levantará el embargo: ya que sabíamos que no afectaba los créditos laborales porque los clubes no daban esa garantía. Esto es solo para los créditos comerciales: choque de barcos, asistencias, averías de carga, etcétera.

SEÑOR BONIFACINO.- Con respecto al artículo 5, "Remate Judicial de Buques", lo primero que tenemos que decir es que no se innova en absoluto ni respecto a lo establecido en el derecho comparado, ni en cuanto a lo que se determina en el derecho positivo uruguayo.

¿Qué sucedía y sucede con este tema del remate judicial de buques? Toda la legislación con respecto a buques está regulada en función de la actividad del buque. Entonces, este tema es tratado en la legislación referente a buques mercantes, a ultramar, a cabotaje, a embarcaciones de deporte o recreo, a pesqueros. Esto implica una falta de sincronización en las normas. Nada más ni nada menos que la regulación del remate judicial del buque y la exigencia de su abanderamiento en el cese definitivo de la bandera que tenía el buque extranjero que es objeto de enajenación o venta judicial, está establecida por la vía reglamentaria.

En el derecho comparado toda la legislación es terminante en cuanto a que, cuando se enajena o se vende judicialmente un buque, "ipso iure" pierde la bandera, pierde su nacionalidad. Uruguay lo había reconocido a nivel de decreto y también en alguna ley referente a cierto tipo de buque con determinada actividad.

En el caso concreto del remate de un buque de bandera extranjera en nuestro país, que es la hipótesis del artículo 5.2), el Decreto de 25 de abril de 1946 decía que en este caso desaparece la obligatoriedad del cese de bandera. En el Considerando III establecía que desaparece la obligatoriedad del cese de bandera cuando el barco extranjero es enajenado judicialmente en virtud de que, por esa subasta, pierde aquel "ipso iure" su bandera, y el adquirente puede entonces solicitar el ingreso del buque a la matrícula nacional. La tesis contraria sería lesiva de la soberanía jurisdiccional del Estado, dado que este no puede subordinar el cumplimiento de las sentencias dictadas por sus Jueces al consentimiento de las autoridades consulares extranjeras.

Esta es una materia legal, por lo que los requisitos con respecto al abanderamiento -nada menos que otorgar la nacionalidad a la única cosa en el mundo a la que se le da nacionalidad, al igual que a los seres humanos- no pueden ser objeto de decreto. Sin embargo, lo teníamos en decreto. Esto no innova, sino que da un estatuto legal a una materia que en determinado tipo de buque fue reglamentada por vía de decreto.

La Comisión había establecido, y nosotros lo compartimos, la exigencia de los títulos de propiedad en el caso de los remates de buques de matrícula extranjera, cuando estuvimos considerando el embargo, arresto,

secuestro, detención de buques de matrícula extranjera y su posterior ejecución. Esto tuvo consagración legislativa con respecto a buques de bandera extranjera, a los que incluimos con bandera nacional.

En cuanto al segundo inciso, si se remata el buque extranjero en el Uruguay, por la vía de ese remate y por lo tanto de esa venta judicial, cae la exigencia del cese de bandera. A su vez, si el buque fue rematado en otro país -aquí venimos a reconocer el derecho comparado en esta materia-, para matricularlo, para abanderarlo con bandera nacional, tampoco es necesario que tenga el cese de la bandera anterior.

En cuanto al último inciso, debemos decir que es importante que en el proceso de ejecución en nuestro país y en el mundo quede claro que cuando se remata judicialmente -lo dice muy claro-, el Juez competente en el remate judicial "(...) levantará de oficio todos los embargos existentes en el momento de la escritura. Quien adquiere un buque en remate judicial, lo recibe libre de toda deuda, gravamen o embargo, incluso las deudas por derechos de puerto o estadía. Los acreedores por créditos reales, privilegiados o comunes contra el buque deberán perseguir el saldo del remate conforme a las normas generales sobre orden de prelación de los embargos y prioridad de los privilegios o derechos reales".

¿Qué sucedía? Muchas veces se remataba judicialmente, el Juez decretaba el levantamiento del embargo, si había un gravamen hipotecario, procedía en la propia escritura a cancelar la hipoteca, pero aparecían los que tenían créditos privilegiados, quienes decían: "No obstante el remate, si no paga lo que debe, del puerto no zarpa, no despacha". Eso, obviamente, en el sistema del derecho marítimo, con estas calidades de acreedores especiales y particulares -aquellos que tienen privilegios y demás-, hasta es un ejemplo de una tasa, de un servicio que prestan en los puertos y el derecho de puerto o estadía.

Por lo tanto, creemos que este artículo da racionalidad a todo el proceso de venta judicial y armoniza las normas al establecer un texto general sin determinar el tipo de buque. Dice: "Remate Judicial de Buques", englobando a todos, para no tener dispersión de normas ni normas de carácter reglamentario cuando se trata de materia legal.

SEÑOR BAYARDI.- En el punto 5.3), relativo a la matriculación en el Uruguay de un buque de bandera extranjera que haya sido adquirido en venta judicial en un tercer Estado, que no sea el de la bandera ni Uruguay, tengo alguna duda. Supongo que en el derecho comparado esta norma existe "urbi et orbi", independientemente del Estado en el que se solucione judicialmente el litigio. A uno siempre le corre un sudor frío -todos sabemos de lo que estamos hablando- ante la eventualidad de que se pueda proceder de manera non santa en algunas situaciones de matriculación del buque. Me asalta la duda de si esa matriculación hace caer todos los contenciosos, a punto de partida de ese remate que puede estar en cuestión. Tengo alguna duda, y lo quiero dejar planteado. No entiendo mucho de derecho marítimo, pero el diablo sabe por diablo y por viejo.

En el caso del 5.4), ¿puede darse el caso de que el nivel de deuda que haya generado el propietario de un buque sea mayor que el precio pagado en el remate?

Supongan que yo fuera el dueño de un buque que generó tal nivel de deuda que todos mis acreedores valen más que el propio buque. Si yo lo remato, ¿exonero el resto de las deudas?

SEÑOR AGUIRRE.- Voy a poner un ejemplo concreto de algo que viví. Obviamente, las autoridades portuarias como ANP, Prefectura, etcétera, tienen interés en que los buques parados por un arresto se rematen lo más rápido posible ya que están generando deuda y ocupando lugar en el Puerto. A veces están años, se pudren y se hunden sin que nadie los repare porque el armador perdió todo interés en él. Una vez sucedió que, después de todos los trámites imposibles -porque como decía el escribano Bonifacino la escribana del Juzgado pedía que le presentáramos los títulos de un barco de bandera coreana o rusa con registro en Vladivostok, en Siberia-, el día del remate la Administración Nacional de Puertos se presentó y pidió al Juez que el alguacil avisara a los oferentes que ese buque tenía una deuda de US$ 400.000 por ocho años de estadía en puerto. El barco valía US$ 80.000, a reventar, y nadie ofrecía un peso. Yo había explicado a la ANP que jurídicamente, una vez rematado el barco, podían cobrar en lo que se obtuviera en el remate, y antes que el dueño del barco cobrara nada. El dueño no se lleva un peso, y por lo menos se recuperarían US$ 80.000. Pero lograron que no se presentara nadie, que fallara el remate, que el barco siguiera pudriéndose en el puerto y ellos tampoco cobraron. Si el barco se remata en US$ 1:000.000 y cobramos todos, descorchamos el champagne y nos

felicitamos; pero si se remata en US$ 90.000 y no cubre todos los créditos, de todas formas los acreedores van en orden de privilegios y la ANP por la Convención de Bruselas de Hipotecas y Privilegios de 1906 tiene una prioridad a los gastos de puerto que prefiere a la hipoteca, o sea que es la primera que cobra sobre el precio. El que compró el barco no tiene nada que ver con esto, se lo lleva y más vale que se lo lleve rápido, lo repare y lo saque del puerto. Esa es la idea. Como decía el escribano, esto es claro, pero como los abogados suelen ser confusos, terminamos en situaciones que lo único que hacen es perjudicar al Estado y a los acreedores, y es imposible rematar un barco.

Este proyecto de ley lo redactamos físicamente en el edificio de ANP, con los abogados de la ANP trabajando. Pusimos ese ejemplo y nos dieron la razón. Reitero: la Administración Nacional de Puertos está a favor de este proyecto.

SEÑOR BAYARDI.- Cuando discutimos qué hacíamos con los barcos que estaban amarrados en puerto yo hacía dos años que siendo Ministro de Defensa Nacional había dicho que encontraba la solución del derecho pero que todo lo que estaba amarrado querría llevarlo a la mitad del Río de la Plata para que fuera usado en hacer puntería. Lo dije; debe constar en alguna versión taquigráfica. Sigo insistiendo con que no tengo ningún interés en que los buques queden amarrados; hay que llevarlos a la mitad del Río de la Plata. Después vemos qué hacemos; por lo menos la Armada puede hacer ensayos.

Mi problema no es el que refería el doctor Aguirre sino el párrafo que dice: "El juez competente en el remate judicial levantará de oficio todos los embargos existentes en el momento de la escritura (...)" en lo que tiene que ver con que el rematador fuera el armador, que es el deudor, y pregunté si puedo tener más deudas contraídas sobre un buque que el valor del buque.

SEÑOR AGUIRRE.- Sí.

SEÑOR BAYARDI.- Entonces, yo voy y no enfrento ninguna situación sobre ese buque y para resarcirme del buque lo remato. Después habrá que ir contra todo el resto de los bienes que yo tenga, pero se podía ir antes aunque no se hubiera llevado a remate. Esto lo ponía como hipótesis, porque estoy de acuerdo con que alguien tendrá que decir que no lo va a rematar a su nombre sino que buscará un testaferro que lo pueda rematar. La hipótesis era esta, diríamos elucubrada con maldad.

SEÑOR SCIARRA.- Entiendo perfectamente la preocupación del escribano pero me parece que esta situación es la misma que podría plantearse frente a cualquier empresario inescrupuloso que quiere insolventarse en nuestro país. No tenemos que referirnos a un buque; podemos referirnos a una industria, un comercio o un particular que haga embargar su casa para tenerla libre de posibles embargos que él pueda tener. Sí, es una hipótesis válida que sucede en nuestro país y en cualquier parte del mundo.

En lo que tiene que ver con el artículo 6º voy a referirme a un instituto -al señor Diputado Bayardi le va a preocupar aún más- que tiene una gran antigüedad en el derecho marítimo y está vigente actualmente en nuestro Código de Comercio: el abandono liberatorio. Como ustedes saben, en el derecho marítimo la responsabilidad en el transporte marítimo siempre estuvo limitada de alguna manera. Más allá de la discusión sobre la limitación de responsabilidad, en nuestro código de comercio está prevista la posibilidad de que el propietario de un buque -podríamos entrar en la discusión de si el armador puede hacerlo o no- limite su responsabilidad. Este sistema previsto en nuestro código es muy antiguo y preveía el abandono bajo especie. Voy a poner el ejemplo del Titanic cuando ofreció abandonar el buque en el fondo del mar y ponerlo a disposición de todos sus acreedores junto a catorce buques salvavidas usados. El único caso similar que conozco, que manejamos en el estudio -no yo que era muy chico- fue el del Royston Grange, un buque inglés mercante que tuvo un siniestro muy grande en el Río de la Plata al chocar con un petrolero coreano, el Tien Chee, donde murieron absolutamente todos. Esa fue la única oportunidad en la que se utilizó el abandono liberatorio. Se abandona el barco y todo lo que tiene adentro queda a disposición de sus acreedores. Evidentemente ese sistema no funcionó nunca y a nivel mundial se cambió por el sistema inglés, que en lugar de abandonar el buque en especie abandona el valor del buque más los fletes y otros conceptos, creando una especie de fondo que se deposita a disposición de los acreedores. O sea, el armador tiene la posibilidad de

limitar su responsabilidad. Estamos hablando normalmente de grandes siniestros, no de reclamos chicos, en donde la pérdida del barco es total o casi total y no vale la pena acudir a su remate. El armador tiene la posibilidad de depositar el valor del buque más los fletes y pasajes percibidos por el viaje donde ocurrió el hecho. Evidentemente se trata del valor del buque antes del siniestro y no después, como chatarra o hundido. De esa manera, los acreedores pueden acudir a ese fondo para cobrarse. Ese es un sistema que se aplica a nivel universal, yo no tengo conocimiento de ninguna legislación que no lo tenga previsto.

(Diálogos)

——Fuimos al sistema que a nivel del derecho comparado está funcionando en los siniestros de gran envergadura. Se trata de una especie de liquidación de un establecimiento comercial -por darle alguna forma-, los acreedores se cobran de ese fondo y el armador tiene la posibilidad de limitar. No debemos perder de vista que hoy día sería imposible que funcionara el comercio marítimo en todas las áreas sin ningún tipo de limitación de responsabilidad y nadie correría el riego de dedicarse a ese negocio porque los daños que se pueden producir cada vez que se trasladan con esos buques cargas de petróleo, de gas, etcétera, son muy importantes.

SEÑOR AGUIRRE.- Ya lo dijo el doctor Sciarra, esto no es un invento.

Yo le digo a los estudiantes en clase que el abandono del Titanic en el fondo del océano lo hizo J. P. Morgan, el dueño de la Blue Star Line. Las víctimas se quedaron con eso; es decir, con US$ 70.000 de fletes no cobrados, catorce botes salvavidas y el Titanic en el fondo del océano; limitó su responsabilidad a eso. Es una barbaridad. Esto tiene un origen medieval. Debido a las dificultades y riesgos que implicaba una aventura marítima en la Edad Media o en la época de Colón, los que armaban un buque tenían el derecho a limitar su responsabilidad al patrimonio de mar y no al patrimonio de tierra. Esto es así en el derecho común del mar en casi todas las legislaciones, pero cuando entramos en el siglo XX -el accidente del Titanic fue en 1911- los montos y las indemnizaciones que se debían y este sistema no funcionan. Yo soy filosóficamente enemigo -el doctor Sciarra está a favor- de toda limitación de responsabilidad. Creo que el derecho debe evolucionar hacia la responsabilidad plena. Pero, reconozco que el actual artículo 1050 del Código de Comercio establece expresamente que el armador tiene la posibilidad de abandonar el buque, y ya no solo en el fondo del océano, sino también si hubo un choque de barcos. En ese caso lleva un montón de chatarra a puerto para que se cobren de ahí, y ni siquiera tiene que ceder el seguro; lo cobra y se lo queda. Esto es inadmisible. El escándalo que provocó el abandono del Titanic hizo que en Inglaterra se cambiaran las reglas y se estableciera que el dueño tenía que depositar una cantidad igual al valor del buque antes del accidente. Por ejemplo, si el barco valía US$ 3:000.000, el dueño debería depositar esa misma cantidad ante el Juez que tiene fuero de atracción, y allí se presentan todos los acreedores a cobrar. Ojalá alcanzara para pagar a todos, puede ser que no, pero por lo menos hay un fondo. Ese es el sistema que utilizan todos los países del mundo actualmente. Hay que depositar un dinero contante y sonante para que los acreedores se cobren; si no lo hace, se lo tendrá que perseguir en su patrimonio. Pero la posibilidad que tienen por el artículo 1050 de abandonar un barco chocado, destruido, incendiado, hundido, no es razonable; tenemos que eliminarla y modernizar el derecho en ese sentido.

SEÑOR BAYARDI.- Mi pregunta es de abril de 1912. ¿El Titanic estaba asegurado?

SEÑOR SCIARRA.- Estaba asegurado; pero la disposición obligaba al armador a poner el buque y los fletes y excluía expresamente el seguro. O sea que el armador podía cobrar el seguro, pero no estaba obligado a incluirlo en el fondo de la liberación. El artículo 1050 del Código de Comercio lo dice y nosotros lo modificamos. Decimos que si el barco está asegurado, ese monto va a formar parte del fondo creado por el abandono liberatorio. La indemnización que deba pagar por pérdida total del buque, seguro de casco, debe ir al fondo de abandono.

SEÑOR BAYARDI.- El armador debería hacer el depósito de lo que se plantea en la nueva redacción y lo que esté asegurado debería volcarse también a dicho fondo para que los afectados puedan ir contra los créditos que les correspondieran.

SEÑOR SCIARRA.- Exacto.

SEÑOR LABORDE.- Voy ha realizar dos comentarios.

En primer lugar, con respecto a la pregunta del señor Diputado Bayardi en cuanto a que si el buque estaba asegurado por un club de protección e indemnización, puedo afirmar que sí lo estaba. Pero, los hundimientos de barcos no son materia de cobertura de Pandi. El que interviene en esos casos es el seguro de casco del buque. O sea que el que tiene que hacer el salvamento, el reflotamiento, etcétera, es el seguro del caso del buque hasta el valor límite por el cual esté asegurado. Por tanto, en este caso le hubiera correspondido al seguro de casco pagar ese siniestro. Los seguros de protección e indemnización lo que hacen es la extracción de una naufragio si este altera la navegación o la seguridad marítima. En ese caso, la autoridad de un país puede exigir al armador que lo retire y los costos podrán ser mayores que el propio valor asegurado. En ese caso, la diferencia entre el valor asegurado y los costos de extracción de ese naufragio los paga la asociación de protección e indemnización.

En segundo término, complementando lo que expuso el doctor Sciarra, quiero señalar que la limitación de responsabilidad por abandono liberatorio no abarca los casos de contaminación -que fue un pedido expreso de la Prefectura en su momento-, porque en esos casos está cubierta por otro convenio, del cual el país es signatario, que es la Convención de Responsabilidad Civil de 1969. Entonces, los límites de responsabilidad que se aplican en los casos de contaminación no refieren al abandono liberatorio del buque, sino a los límites que establece la Convención, que se llama CLC 1969, que son mucho más altos que los valores de los buques. En caso de contaminación, podríamos hablar de hasta mil millones de dólares.

Esas eran las aclaraciones que quería hacer.

SEÑOR AGUIRRE.- Me voy a referir al artículo 7, normas de derecho internacional privado.

Quisiera explicar que el derecho marítimo como derecho común del mar -que viene prácticamente desde la época de los romanos, que eran los grandes copiadores, que codificaron y adoptaron todo lo que ya habían inventado los griegos y los fenicios- tuvo una evolución totalmente independiente del derecho comercial terrestre. Esa evolución hizo que el derecho marítimo tenga instituciones absolutamente distintas. Cuando yo trato de enseñar esto a los estudiantes, les digo que hay un sistema de responsabilidad extra contractual cuyo abordaje es totalmente distinto al de responsabilidad extra contractual terrestre. Hay un sistema de cuasi contratos -la asistencia y salvamento, la avería gruesa- que no existe en el derecho comercial terrestre. Hay un sistema de responsabilidad contractual que tiene diferencias enormes con el derecho comercial terrestre. Hay un sistema de privilegios diferente, o sea, en derecho comercial terrestre el sistema de privilegios es que el primero en el tiempo, será primero en el derecho,"prior in tempore, potior in iure". En el derecho marítimo es al revés: los créditos del último viaje tienen preferencia sobre los otros. Es así y a veces nos cuesta que los Jueces entiendan y vean; que estamos en otra materia.

Yo vengo de unas Jornadas en la Universidad de Córdoba, donde se festejaban los cuatrocientos años de la Universidad, organizadas por la Cátedra de Derecho de Navegación. Córdoba, que está a 800 kilómetros de la costa, tiene tres Cátedras de Derecho de Navegación, y la profesora que organizó las Jornadas llegó tarde porque estaba dando clase en la Universidad de La Rioja. En Uruguay no hay una materia de derecho marítimo obligatoria en ninguna facultad, ni en la pública ni en la privada. Es una materia opcional.

Yo fui profesor de derecho marítimo en la Universidad Católica, en la Ucudal, hasta que decidieron que era una materia opcional; cuando dijeron que era opcional, les dije: "Esto no es serio; este es un país que tiene mar y debería ser una materia obligatoria", me enojé y me fui.

Es algo increíble porque después salen los abogados y salen los Jueces, que no saben nada, y les tenemos que enseñar: "Mire, doctor, esto es así".

Uno de los temas que normalmente es motivo de litigio es el derecho internacional privado. Todos los casos marítimos son internacionales, entonces, el primer tema que hay que tratar es jurisdicción competente y ley aplicable. Sin embargo, lo único que tenemos es el apéndice del Código Civil, que de marítimo no dice nada. Con el artículo que establece que los actos jurídicos se rigen por el lugar de cumplimiento deducimos que eso se aplica a los contratos y de ahí sacamos todos los contratos de derecho marítimo. ¡Ni siquiera hay una norma sobre responsabilidad extracontractual pues el Apendice se remite a los Tratados de 1889!

La Cátedra acaba de enviar un proyecto de ley de Derecho Internacional Privado -con el que- me comprenden las generales de la ley porque mi señora es profesora y actuó en eso- y lo primero que hicieron fue decir: "derecho marítimo, afuera". No está incluido porque reconocen que ellos no saben y que se complicaba la vida enormemente al determinar cómo regular la avería gruesa, la asistencia y salvamento, el contrato de ajuste, el contrato del transporte de mercaderías, el seguro de casco. ¡Es un mundo distinto!

Entonces, como estábamos todos de acuerdo nos pusimos a redactar. Nuestro deseo era hacer un proyecto breve, y como teníamos que agregar 32 artículos, vimos que estábamos copiando los artículos del Tratado de Derecho de Navegación Comercial Internacional de Montevideo, de 1940, que es muy sabio y que actualmente rige para tres de los cuatro países del Mercosur -Argentina, Uruguay, Paraguay- y rige la jurisdicción competente y ley aplicable para el Río de la Plata y los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay, es decir, para todo el transporte fluvial y para el Río de la Plata, que es lo más parecido a un mar que puede ser un río

Hace sesenta años que esto está en vigor y funciona perfecto. Por ejemplo, ¿cómo se determina si la avería es simple o gruesa? Se tiene en cuenta la ley de bandera del buque; ¿cómo se determina la avería simple? Se determina por la bandera del buque; la avería simple de la carga se determina por el lugar de destino de la misma; la liquidación de avería gruesa se regula por el destino del buque o por donde fueron descargadas las cargas en caso de accidente; el prorrateo debe hacerse en ese mismo lugar.

Ahí está todo previsto; entonces, no inventemos la rueda por segunda vez.

Lo que decimos es lo siguiente: si hay Tratado vinculante que regule la ley aplicable y evolución competente en materia marítima, se regula por el Tratado -con Argentina se regula por el Tratado de 1940-; si no lo hay, las normas del Tratado de derecho de navegación comercial e internacional en Montevideo se aplican directamente al abordaje, a la asistencia y salvamento, a las averías particulares y gruesas, al contrato de ajuste, al afectamiento de buques al transporte de mercaderías, al transporte de personas, a los seguros marítimos, a la hipoteca naval y a todo otro tema de derecho marítimo internacional.

Creemos que con esto tenemos cubierto un tema regulado, clarificado -un asunto que es muy difícil de determinar cuando tenemos problemas difíciles-, y sencillo, y lo hacemos simplemente extendiendo a todos los casos sobre los cuales no hay tratados las normas de conflicto internas de derecho internacional privado uruguayo, las normas del Tratado de 1940, que funcionan bien; hace sesenta años que están en vigor y nadie se ha quejado de que no sean ajustadas a la realidad marítima y a las necesidades del país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Damos las gracias a quienes han concurrido a la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración.

Voy a sugerir que se incorpore a la versión taquigráfica el trabajo que nos han entregado: "Texto anotado y fundamentos del anteproyecto de ley de derecho marítimo de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo".

Eventualmente, si los miembros de la Comisión lo consideran conveniente, luego de la sesión consideraremos darle estado parlamentario, como corresponde.

SEÑOR SCIARRA.- Tenemos una serie cartas de diferentes instituciones y de asociaciones gremiales. Ustedes nos dirán si las dejamos ahora o esperamos que el proyecto de ley tenga estado parlamentario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sugiero que las dejen ahora, para incorporarlas a la versión taquigráfica, a fin de que los señores Diputados puedan tener acceso a ellas.

SEÑOR SCIARRA.- Quiero hacer una última consideración.

Creo que debemos tener muy en cuenta que Uruguay ya está inmerso en un auge del transporte marítimo, diría que aún más allá del transporte marítimo, en un auge de la actividad marítima, y que en los próximos años se incrementará cada vez más. Fundamentalmente por la actividad "offshore" nuestro país continuamente está recibiendo consultas e intereses de grandes negocios en el área marítima, vinculados a la actividad de extracción de petróleo y demás.

En el área que comprende todo lo que es el transporte de mercaderías en el comercio internacional de soja, madera y otros productos hay una gran preocupación por parte de los transportistas por la vetustez de nuestra legislación. Creo que se le debería hacer esta rápida "cirugía estética", más allá de las discrepancias doctrinarias que puedan existir.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los doctores Fernando Aguirre y Alejandro Sciarra, al Capitán de Navío Alejandro Laborde y al escribano Guillermo Bonifacino, por hacernos placentero el estudio de un tema casi siempre árido, como lo es el derecho marítimo.

Dispónese la agregación a la versión taquigráfica de los trabajos recibidos por la Mesa.

(Se retira de Sala la delegación de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo)

——La Mesa ha dispuesto que se reparta el material recibido.

Se levanta la reunión.

TEXTO ANOTADO Y FUNDAMENTOS DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE DERECHO MARÍTIMO DE LA ASOCIACIÓN URUGUAYA DE DERECHO MARÍTIMO
